

2) 施策メニュー

対象地域	想定施策	概要	実施時期	京都府	元市町村	市民	関連事業者	備考
全域	③ JR山陰本線の複線化促進	京都～園部間の複線化の促進、それによる輸送力増強、利便性の向上	短期	○	○	○	○	事業中
	③ JR山陰本線沿線の居住者へのMM	居住者に対して自動車利用の見直しと公共交通利用促進のための情報提供	短～中期	○	○	○	○	
	③ JR山陰本線沿線の事業所へのMM	当該地域の従業者に対して自動車利用の見直しと公共交通利用促進のための情報提供	短～中期	○	○		○	
JR亀岡駅周辺	① JR亀岡駅の機能強化	JRの複線化に合わせた駅機能(サービスマスター・結節)の強化、バリアフリー化、自由通路の整備、都市施設の設定	短期		○		○	事業中
	② 駅周辺の市街地整備	JRの複線化に合わせた駅周辺整備、都市機能・観光集客施設の集積・誘導	短～長期		○		○	事業中
	④ 駅へのアクセス道路の整備(府道亀岡停車場線)	JR亀岡駅への国道9号からのアクセス道路の整備	短～中期	○	○			
他のJR駅	② 駅周辺の市街地整備(JR吉富駅)	JRの複線化に合わせた駅周辺整備、都市機能の集積・誘導	短～長期		○		○	
	④ 駅へのアクセス道路の整備(千代川停車場線など)	JR馬堀駅、JR千代川駅への国道9号からのアクセス道路の整備	短～長期		○		○	

短期は2-3年程度、中期は5年程度、長期は10年以上先を想定(着手時期)
○印は、事業主体及び関係協議機関等を表す

注) 施策の進捗状況や地域の交通実態の変化を把握し、評価を行いながら適宜計画を見直す

(2) 京都・乙訓地域

1) 地域の課題と施策の方向性

① 拠点駅の機能強化

阪急長岡天神駅はバス利用者が多いにもかかわらず駅前広場がなく、阪急東向日駅は、駅前が狭小でバス転回空間の不足や踏切による交通渋滞などの課題がある。JR向日町駅では、東側改札がないため京都市南区をはじめ東側地域からのアクセスに課題があり、これら拠点駅の結節機能の強化が必要。

② 駅へのアクセス整備

阪急長岡天神駅周辺は、自転車歩行者の移動環境に課題があり、駅付近の踏切では渋滞の発生が著しい。JR向日町駅と阪急東向日駅間を結ぶ府道に未改良区間がありバスの通行に支障をきたしており、これら駅周辺の道路整備が必要。

桂川以西に位置する京都市南区の久世地域をはじめ京都市南部地域では、工業系の土地利用が進展しているが、公共交通網が十分でない地域もあり、自動車利用が多く、送迎バスの充実など駅への足の確保が必要。

③ JR新駅・阪急新駅等の整備促進と利用促進施策

JR新駅(東海道本線西大路駅～向日町駅間)、阪急新駅については周辺開発等との適切な連携のもと交通運用が必要。

阪急新駅では長岡京市の西部地域居住者や大山崎町からの利用が期待され、駅開業にあわせた利用促進策(MM施策など)検討が必要。

④ 桂川の東西を結ぶネットワークの検討

淀川・桂川は右岸地域と左岸地域を大きく分断しており、高槻～枚方間以北での公共交通ネットワークが希薄であり、乙訓～山城地域間を結ぶネットワークの検討が必要。

⑤ 駅周辺への都市機能・集客機能の集積など土地利用の充実

鉄道駅の周辺が必ずしも中心市街地とはなっておらず、都市機能の充実や住宅機能の誘導など駅周辺の集客力を高める取り組みが必要である。

⑥ 休日・昼間時の自由トリップに着目したMM施策の実施

京都・乙訓地域については、各鉄道駅周辺の人口密度も高く、自動車分担率は比較的低いが休日の自動車利用は平日に比べ高く、買い物など自由目的を中心に過度な自動車利用の抑制を図るMM施策の実施が必要。同時に、公共交通の運行情報など必要な情報の提供も必要。